

VITESSE EN VILLE

# Le ras-le-bol des Niortais

Curieux paradoxe : les Niortais se plaignent de plus en plus de la vitesse. Pourtant, le contournement et les aménagements de voirie ont permis en dix ans de diviser par trois le nombre d'accidents corporels en ville...

Dossier : Isabelle Jeannerot, Daniel Manier  
Photos : Bruno Derbord et Darri

# Le ras-le-bol de



Pour répondre à l'inquiétude des parents, la Ville sécurise les abords des écoles, comme ici face à Jean-Mermoz à Souché.

Il ne se passe pas une semaine sans que les élus soient interpellés, lors de réunions publiques ou directement en mairie, "parce que les voitures roulent trop vite" ici ou là. L'insécurité routière est une préoccupation qui se généralise. Récemment, sans se concerter, les conseils de quartier ont tous inscrit la réduction de la vitesse en ville au rang de leurs priorités (lire par ailleurs).

Pourtant, ce sont de très gros investissements qui sont réalisés chaque année pour aménager la voirie, réduire la vitesse des véhicules, sécuriser piétons et cyclistes. Avec succès puisque la création du contournement et le traitement des points noirs ont permis de réduire considérablement le nombre d'accidents corporels dans Niort : de trois cents il y a dix ans, ils sont passés récemment sous la barre de la centaine...

Comment la Ville répond-elle aux demandes ? "Lorsque nous sommes saisis d'un problème, explique Francis Bonnin, directeur du service municipal de la Voirie, nous étudions ce qui se passe réellement, nous analysons les circonstances de l'accident s'il y en a eu un et nous intervenons d'abord là où il y a un danger objectif". Ainsi, tous les points noirs de la ville ont été traités ou le seront dans les prochains mois : rues de l'Aérodrome, de

Saint-Symphorien, de Ribray, route d'Aiffres, avenue De Lattre hier ; boulevard de l'Atlantique et avenue de Paris aujourd'hui ; demain places du Roulage et de la Brèche. "Nous intervenons également dans les secteurs "sensibles" même s'il n'y a pas de

danger objectif immédiat. C'est ainsi que les abords des écoles sont eux aussi traités en priorité".

Même s'ils sont objectivement moins exposés aujourd'hui qu'hier aux accidents, les Niortais vivent comme une véritable agression le comportement d'un - petit - nombre d'automobilistes. Une envie sans doute de vivre la ville autrement, et de s'y déplacer dans le calme et la sécurité.

## Au cœur des quartiers

Les premiers tours de table exprimant un grand nombre de doléances à propos de la sécurité routière en ville, la plupart des conseils de quartier ont mis en place des commissions spécifiques, chargées tout d'abord de dresser, en concertation avec les habitants, un état des lieux (lire par ailleurs). La lutte contre la vitesse excessive apparaît vite comme une priorité. "Il nous faut trouver des moyens pour sensibiliser les gens", explique Jean-Michel Fazilleau, membre de la commission Circulation et sécurité de Sainte-Pezenne, "et ce, en consultant les riverains et en nous

## Après les piétons, les deux-roues...

Après avoir ralenti les voitures et protégé piétons et cyclistes, la Ville doit maintenant faire face à une tendance nationale : la vitesse des deux-roues motorisés. Les dispositifs prévus pour les voitures ne conviennent pas aux motos et aux scooters. "Pour l'instant, nous sommes techniquement démunis face à ce phénomène" admet Francis Bonnin. Principales victimes de ces accidents : les jeunes, évidemment. Selon les chiffres de la préfecture, sur les cinq dernières années, près de 80 % des accidentés avaient moins de 24 ans... On ne résoudra rien sans investir encore un peu plus dans la nécessaire prévention. Informer, sensibiliser

les plus jeunes aux risques. Les opérations menées pendant la semaine de la sécurité routière en octobre auprès des collégiens et lycéens en sont une bonne illustration.



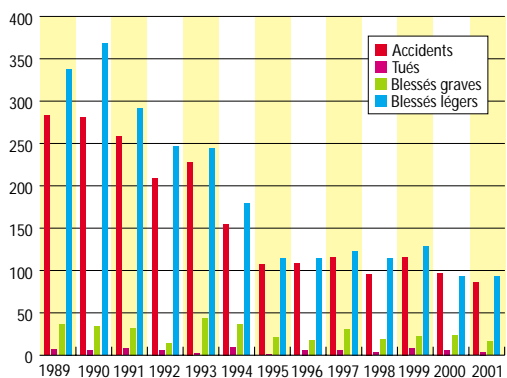
Adeptes du scoot et de la mob, prudence : le nombre de deux-roues à moteur impliqués dans des accidents ne cesse d'augmenter depuis 1998, avec un indice de gravité très élevé.

# es Niortais

## Comment sont traités les points noirs ?

associant aux différentes compétences, que ce soit au sein de la Ville ou à la Direction départementale de l'Équipement".

L'aménagement de ralentisseurs, de ronds-points ou de chicanes pour ralentir les véhicules, l'installation de plots aux abords des



En 2001, le nombre d'accidents à Niort a baissé de façon significative par rapport à l'année précédente et à la moyenne des cinq dernières années.

écoles pour sécuriser le passage des enfants sont réclamés par les habitants et en cours d'étude au sein de ces commissions. D'ailleurs, certains de ces équipements ont déjà été réalisés, à Souché notamment, pour sécuriser les abords des écoles et de la Poste. "Mais on ne peut pas installer des ralentisseurs dans toutes les rues, rappelle Philippe Doray, responsable de la commission Sécurité du quartier. Ces systèmes coûtent très cher. Et l'argent dépensé par les contribuables pour tenter de réduire la vitesse en ville pourrait servir à bien d'autres choses (1). Peut-être pourrions-nous envisager des actions de sensibilisation du public, sur l'ensemble des conseils de quartiers, afin de faire évoluer les choses au niveau de la ville tout entière".

En attendant, des contrôles de police pourraient être mis en place dans les secteurs où les excès de vitesse sont patents. Afin que, de la "peur du gendarme" naisse une prise de conscience...

(1) Parmi les compétences des conseils de quartier figurent les espaces verts, les transports en commun, les écoles, les maisons de quartier. NDLR.

## Une préoccupation générale

Le problème de la vitesse en ville est une préoccupation majeure des Niortais, que l'on retrouve au cœur des débats des conseils de quartier, et ce, dès leurs premières assemblées, en juin dernier. Qu'il s'agisse de constatations à partir de la connaissance du terrain ou de questions posées par le public lors des réunions. Etat des lieux.

### Souché :

► problème de la très grande vitesse dans l'ensemble du quartier, notamment rue André-Gide et aux abords du collège Gérard-Philippe (scooters).

### Clou-Bouchet :

► souhait de renforcer la sécurité aux abords de l'école Jean-Zay par la mise en place d'emplois jeunes à l'entrée et à la sortie des classes.

### Tour-Chabot/Gavacherie :

► demande de ralentisseur boulevard de l'Atlantique ;

► proposition d'installation d'un panneau rappelant la vitesse autorisée en agglomération rue des Marais.

### Goïse :

► problème de sécurité routière dû à la vitesse excessive rue des Pèlerins.

### Saint-Florent :

► demande d'aménagement pour limiter la vitesse avenue de La Rochelle et rue Mansart.

### Saint-Liguaire :

► souhait de renforcer la sécurité routière Levée de Sevreau par des aménagements de voirie ;

► demande de mise en place d'une signalisation régulant la vitesse rue du Grand Port.

### Sainte-Pezenne :

► circulation trop rapide route de Coulonges, rue de la Recouvrance et chemin de Buffevent ;

► proposition de création d'un rond-point rue de la Verrerie pour réduire la vitesse ;

► proposition d'un ralentisseur rue du Moulin d'Ane.

### Quartier Nord :

► problèmes de vitesse voie Surimeau ;

► demande d'étude de la vitesse des véhicules rues Sarrazine et Maréchal-Leclerc.

### Centre-ville :

► demande de préciser les moyens qui seront mis en place pour réduire la vitesse place de la Brèche et place du Roulage (notamment au niveau de l'école).

Chicanes, ralentisseurs, ronds-points, plateaux surélevés et même depuis peu... "coussins berlinois". Techniquement, les dispositifs ne manquent pas pour calmer les ardeurs des automobilistes trop pressés. Ils font désormais partie intégrante de chaque réalisation de voirie. L'aménagement en cours boulevard de l'Atlantique n'a pas d'autre objectif que de sécuriser les piétons qui doivent franchir la rocade. Et c'est encore le partage de l'espace qui prévaut dans le projet de l'avenue de Paris (lire p. 9). L'aménagement d'un giratoire place du Roulage devrait à la fois fluidifier et ralentir la circulation. Toutes les études prouvent qu'un rond-point bien conçu, avec un refuge au milieu pour permettre une traversée des piétons en deux fois, est bien plus sûr qu'un carrefour à feux. Reste que les dispositifs de ralentissement, que tout le monde réclame, coûtent cher à la collectivité : 30 000 € environ (200 000 F) pour un plateau surélevé comme il en a été aménagé rue de l'Aérodrome (deux face à l'école Mermoz), rues Jean-Macé ou Jean-Jaurès. Le giratoire le plus modeste coûte 100 000 € (650 000 F), le plus gros 450 000 (3 millions de francs), les "grands classiques" comme ceux de la route d'Aiffres ou en cours d'aménagement boulevard de l'Atlantique, 300 000 (2 millions de francs). Un nouveau système va être testé aux Brizeaux : les "coussins berlinois" qui évitent aux véhicules les plus larges de tressauter... Car cet aspect des choses est aussi à considérer : quand on ralentit les voitures, on gêne du même coup les bus urbains et les véhicules de secours... Les services techniques ont d'autres outils dans leur boîte, plus souples et plus modestes : barrières, plots, miroirs, avancées de trottoirs... Mais la meilleure façon d'éviter les drames, c'est encore de lever le pied...



Deux "points noirs" en voie d'être bientôt gommés : l'avenue de Paris, elle aussi en travaux, et ici le boulevard de l'Atlantique.

# Le coût de la vitesse en ville

## Les effets de la vitesse

Les chiffres le prouvent : aujourd'hui, grâce au port de la ceinture de sécurité, un choc n'est pratiquement jamais mortel en ville si la vitesse réglementaire de



Les pompiers en démonstration.

50 km/h est respectée. Pourtant, dans les agglomérations, lors d'accidents, 4 conducteurs sur 5 sont en infraction à la vitesse. Pour ceux qui douteraient encore des dangers de la vitesse en ville, et ceux qui l'oublent lorsqu'ils sont au

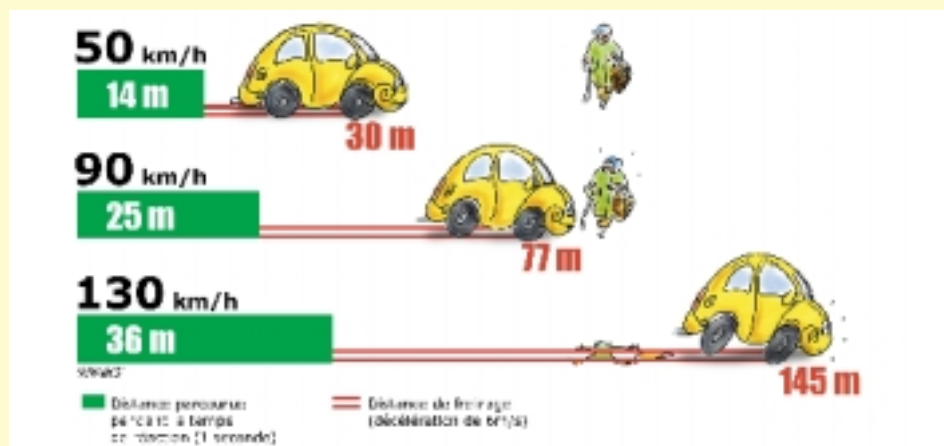
volant, quelques chiffres à méditer.

- Un choc à 50 km/h équivaut à une chute du quatrième étage.
- Même avec un temps de réaction moyen (1 seconde), il faut près de 30 mètres pour stopper un véhicule roulant à 50 km/h, et ce, dans des conditions optimales : chaussée sèche, pneus en bon état et conducteur vigilant. Cette distance est plus que doublée pour un véhicule filant à 90 km/h.
- Sur route humide, les distances d'arrêt



tacles arrivent de côté (piétons, deux-roues, portières qui s'ouvrent). En tant que piéton, notre champ visuel est de 180°. En tant qu'automobiliste, il passe à 100° à une vitesse de 40 km/h et descend à 75° à 70 km/h.

- En cas de choc avec un véhicule, les chances de survie d'un piéton diminuent avec la vitesse : elles passent de 90 % si le véhicule roule à 20 km/h à... 20 % à 60 km/h. Et il n'a aucune chance de s'en sortir face à une auto lancée à 80 km/h.
- Lors d'une collision à 50 km/h contre un mur, il faudrait développer une force de plus de deux tonnes pour retenir un corps de 75 kg. Un enfant de 30 kg devient une masse de 500 kg impossible à retenir.
- En ville, ce sont les piétons qui paient le plus lourd tribut à la vitesse, à commencer par les plus vulnérables d'entre eux, les enfants (1 piéton sur 10) et les personnes âgées (2 piétons sur 5).



sont augmentées de moitié. Elles sont quasiment doublées sous une pluie battante.

- Plus on va vite, plus le champ de vision se rétrécit, alors que 90% des informations nécessaires à la conduite sont visuelles, notamment en ville où beaucoup d'obs-

- Un enfant met trois fois plus de temps (environ 3 secondes) qu'un adulte à distinguer si un véhicule est en mouvement ou à l'arrêt. ■

Vous pourrez retrouver ces informations sur le site <http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr>.

## Le coût humain

Avec une densité deux fois moins élevée et un trafic deux fois plus important que la moyenne nationale, le département des Deux-Sèvres affiche un risque de tués globalement défavorable, même si les statistiques sont à la baisse pour les cinq dernières années étudiées (1997-2001). Il faut préciser que, à Niort, le nombre de véhicules par foyer est plus élevé que la moyenne nationale. Si les accidents corporels ont été divisés par trois en dix ans sur le territoire communal, il n'en est pas de même pour le nombre de tués (4 l'an dernier). Pour 2001, on a enregistré 331 accidents corporels sur le département, dont 86 à Niort (113 victimes). Les deux-roues ont été impliqués dans plus de la moitié des accidents corporels survenus dans l'année sur le territoire de Niort (deux morts). Six piétons ont été renversés, l'un deux a été gravement blessé mais aucun tué n'est à déplorer. C'est l'avenue de Paris qui détient le record des accidents (8 mais aucun tué) pour 2001 et sur les cinq dernières années (53 et 3 tués).



En octobre 2000, la préfecture avait marqué les esprits en dressant rues Ricard et Victor-Hugo une haie de mannequins représentant le nombre annuel de victimes de la route dans le département.

Chiffres du département fournis par la préfecture, ceux de Niort transmis par le service municipal de la Voirie, qui tient régulièrement à jour les statistiques des accidents corporels.